

500CUP FRANCE



500 CUP

500cup endurance



L'HISTOIRE CONTINUE



**CHAMPIONNAT 500CUP
2026 ENDURANCE**

PARTIE I : RÈGLEMENT SPORTIF	4
ARTICLE 1 : DÉFINITION	4
ARTICLE 2 : ORGANISATEUR	4
ARTICLE 3 : JURIDICTION	4
ARTICLE 4 : MACHINES ADMISES & CATÉGORIES	4
ARTICLE 5 : PILOTES ADMIS	4
ARTICLE 6 : CALENDRIER	4
ARTICLE 7 : PILOTES ADMIS	5
ARTICLE 8 : ENGAGEMENTS, DROITS D'ENGAGEMENTS ET CAUTION	5
ARTICLE 9 : ÉQUIPAGES & PÉNALITÉS	7
ARTICLE 10 : CLÔTURE DES ENGAGEMENTS	7
ARTICLE 11 : REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT	7
ARTICLE 12 : ANNULATION D'UNE ÉPREUVE	7
ARTICLE 13 : ASSURANCE	7
ARTICLE 14 : ACCÈS PADDOCK ET LAISSEZ-PASSER	7
ARTICLE 15 : MISE EN PLACE DANS LES BOX & STANDS	8
ARTICLE 16 : SÉCURITÉ DANS LE PADDOCK, STANDS & MUR DE CHRONOMÉTRAGE	9
ARTICLE 17 : VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES	11
ARTICLE 18 : BRIEFING	12
ARTICLE 19 : ACCÈS EN PISTE	12
ARTICLE 20 : MODIFICATION DES ÉQUIPAGES	12
ARTICLE 21 : TRANSPONDEURS	12
ARTICLE 22 : CARBURANT	13
ARTICLE 23 : ESSAIS QUALIFICATIFS	13
ARTICLE 24 : LIMITÉ DE QUALIFICATION	13
ARTICLE 25 : GRILLE DE DÉPART	13
ARTICLE 26 : PROCÉDURE DE DÉPART	13
ARTICLE 27 : PROCÉDURE « STOP & GO »	15
ARTICLE 28 : ARRÊTS AUX STANDS	15
ARTICLE 29 : RAVITAILLEMENT	16
ARTICLE 30 : RELAIS À L'AMÉRICAINE	17
ARTICLE 31 : CONDUITE EN COURSE	17
ARTICLE 32 : ABANDON	17
ARTICLE 33 : ARRÊT SUR LA PISTE	17
ARTICLE 34 : NEUTRALISATION OU SUSPENSION DE LA COURSE	18
ARTICLE 35 : ARRIVÉE	20
ARTICLE 36 : CLASSEMENTS & DOTATIONS	20
ARTICLE 37 : ATTRIBUTION DES POINTS	21
ARTICLE 38 : CLASSEMENT FINAL	21
ARTICLE 39 : RÉCOMPENSES DE CHAMPIONNAT	21
ARTICLE 40 : RÉCLAMATIONS	21
ARTICLE 41 : CONTRÔLE MÉDICAL	22
ARTICLE 42 : RESPONSABILITÉS	22
ARTICLE 43 : PUBLICITÉ - DROIT À L'IMAGE	22
ARTICLE 44 : PLAN DE STICKAGE OBLIGATOIRE	22
ARTICLE 45 : APPLICATION DU RÈGLEMENT	22
ARTICLE 46 : PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES	22
ARTICLE 47 : RENONCIATION À TOUS RECOURS CONTRE LES AUTORITÉS SPORTIVES	22

PARTIE II : RÈGLEMENT TECHNIQUE	23
ARTICLE 1 : GÉNÉRALITÉS.....	23
ARTICLE 2 : COUPE CONTACT	23
ARTICLE 3 : PAPILLON DES GAZ	23
ARTICLE 4 : CARTER MOTEUR.....	23
ARTICLE 5 : DISPOSITIF DE DÉMARRAGE - GÉNÉRATEUR ALTERNATEUR	23
ARTICLE 6 : RÉCUPÉRATEURS	24
ARTICLE 7 : PROTECTION DE CHAÎNE	24
ARTICLE 8 : SYSTEME D'ECHAPPEMENT.....	24
ARTICLE 9 : GUIDONS	25
ARTICLE 10 : LEVIERS	25
ARTICLE 11 : REPOSE-PIEDS	25
ARTICLE 12 : FREINS	25
ARTICLE 13 : PROTECTION DU LEVIER DE FREIN	26
ARTICLE 14 : BOUCHONS DE VIDANGE ET CIRCUITS D'HUILE	26
ARTICLE 15 : CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT	26
ARTICLE 16 : CARÉNAGE	26
ARTICLE 17 : ÉLÉMENTS À RETIRER	26
ARTICLE 18 : PLAQUE NUMÉROS	26
ARTICLE 19 : FEU ARRIÈRE	27
ARTICLE 20 : RÉSERVOIR DE CARBURANT	28
ARTICLE 21 : ROUES ET PNEUS	28
ARTICLE 22 : ÉQUIPEMENTS	29
ARTICLE 23 : CONTRÔLE DU BRUIT	29
ARTICLE 24 : ACQUISITION DES DONNÉES	29
ARTICLE 25 : TÉLÉMÉTRIE	29
ARTICLE 26 : CAMÉRA.....	30
PARTIE III : RÈGLEMENT SPÉCIFIQUE « ENDURANCE DE NUIT »	31
ARTICLE 1 : ESSAIS LIBRES ET ESSAIS QUALIFICATIFS	31
ARTICLE 2 : LIMITÉ DE QUALIFICATION	31
ARTICLE 3 : ÉCLAIRAGE	31
ARTICLE 4 : SIGNALÉTIQUE RÉTRORÉFLÉCHISSANTE ADDITIONNELLE	31
ARTICLE 5 : ZONE DE TRAVAIL	32
ARTICLE 6 : PLAQUES NUMÉROS	32
ARTICLE 7 : CONTRÔLE TECHNIQUE	33
ARTICLE 8 : PLAN DE STICKAGE OBLIGATOIRE SPÉCIFIQUE « ENDURANCE DE NUIT »	33

PARTIE I : RÈGLEMENT SPORTIF

ARTICLE 1 - DEFINITION

Il est organisé en 2026 par l'association Motardiction sous l'égide de la FFM, et intégré dans le cadre de différents trophées et championnats. Ces courses d'endurance se déroulent sur une durée de 4 heures minimum (sauf cas particuliers pouvant être liés à l'autorisation préfectorale, au règlement intérieur du circuit ou volonté du promoteur). Un vainqueur est désigné à l'issue de l'ensemble des manifestations.

Des séances d'essais privés sont proposées au préalable. Le Jury, avec l'accord de la Direction de Course, se réserve le droit d'utiliser les chronos réalisés par les pilotes à compter des premiers essais privés.

Ce règlement vient compléter les règles générales pour les épreuves d'endurance.

ARTICLE 2 - ORGANISATEUR

Agissant en qualité d'Organisateur de l'épreuve: 500cup endurance

Association ARKEN TEAM

1 route de couday

79400 Saint georges de noisné France

Mail : juliewalking@gmail.com

ARTICLE 3 - JURIDICTION

Les manifestations se déroulent conformément au Code Sportif de la F.F.M et aux prescriptions de la C.N.V.

ARTICLE 4 - MACHINES ADMISES & CATÉGORIES

• MACHINES ADMISES :

HONDA CB 500 pc32 A-E

HONDA CB 500 pc26

HONDA CB 500 F pc44 et pc45

HONDA CBF 500 STD pc39

HONDA CBR 500 R 2008-2023

KAWASAKI GPZ EX 500 D

KAWASAKI ER-5

SUZUKI 500 GSE

Hornet 500 2024/2025/2026

QJmotor SVR 550

ARTICLE 5 - PILOTES ADMIS

La participation au Championnat de France d'Endurance 500 CUP est réservée aux pilotes de toutes nationalités d'au moins 15 ans le jour de l'épreuve, titulaire d'une licence compétition à l'année (NCO, LUE, INT ou NPH) délivrée par la F.F.M. pour l'année en cours. La licence « LJA – Une manifestation » est également admise.

Le comité 500 CUP se réunira régulièrement afin d'étudier l'ensemble des demandes d'engagement. Il dispose de toute latitude pour accepter ou refuser une demande d'engagement.

• DOSSIER D'ENGAGEMENT :

si le palmarès des pilotes n'est pas assez développé ils seront automatiquement mis dans la catégorie Ewcup

L'équipage doit obligatoirement satisfaire à toute demande complémentaire d'information émanant de l'Organisateur, qui se réserve le droit de refuser les dossiers d'engagement des pilotes ne correspondant pas aux critères d'image de l'épreuve. Toute inscription peut nécessiter un entretien avec l'Organisateur en amont.

ARTICLE 6 - CALENDRIER

La 500 Cup se dispute sur la totalité des courses organisées.

Calendrier 2026:

Les courses du Championnat de France d'Endurance se disputent sur des circuits faisant l'objet d'une homologation administrative et respectant pleinement le cahier des charges émis par la F.F.M, à savoir :

-
-

Pour chaque épreuve, il est accepté aux essais un nombre d'équipages égal à la capacité de la piste pour une course d'endurance.

Toutefois, l'une ou l'autre de ces courses peut changer de date, des épreuves peuvent également être rajoutées ou annulées en cours de saison.

ARTICLE 7 - ENGAGEMENT, DROIT D'ENGAGEMENT ET CAUTION

Les priorités sont déterminées par la date de réception (demande d'engagement valide & règlement effectué).

Chaque demande doit être accompagnée du montant des droits fixés pour 2026 (comportant 10€ de droit de transpondeur):

*290€ par course encaissé **45 jours** avant la date de la course.

*50€ en début de saison de frais d'inscription encaissés dès réception.

Tout concurrent ayant reçu une confirmation d'engagement est assuré de pouvoir participer au minimum à une séance qualificative et à deux courses (sauf cas d'annulation d'une monte pour une raison extérieure à la volonté de l'organisateur). Les concurrents ont la possibilité de s'engager dès l'ouverture des inscriptions pour le nombre d'épreuves auxquelles ils souhaitent participer en envoyant leurs chèques à l'association : À: Arken Team

Adresse: Association Arken Team 1 route de couday 79400 saint georges de noisné france

Si possible par lettre suivie (environ 30 centimes de +) avec un mail de confirmation d'envoi et le formulaire d'inscription.

Si les créneaux horaires disponibles pour la catégorie sont complets, les engagements qui continuent à arriver sont mis en liste d'attente pour constituer une deuxième grille selon les disponibilités de l'organisateur. Dans le cas où un pilote s'engage sur toute la saison, il est automatiquement placé en 1ère position sur la liste d'attente.

En cas de désistement, les places devenues disponibles sont proposées aux pilotes figurant sur cette liste dans l'ordre de réception de leur demande d'engagement. Les engagements sont clos impérativement **2 semaines** avant la date de chaque manifestation.. Passé ce délai et pour autant qu'il reste des places disponibles, les engagements seront majorés d'un droit supplémentaire de 20€. Le paiement ne peut être fait que par chèque. Aucun autre type de demande n'est accepté.

En cas de paiement revenu impayé : Un courriel est adressé au pilote qui dispose alors d'un délai de 7 jours à réception de celui-ci pour régulariser sa situation. Cette régularisation peut intervenir uniquement par paiement chèque ou espèces, avec majoration du droit d'engagement du montant des frais bancaires liés à cet impayé. En l'absence de régularisation pendant ce délai, le pilote est redevable à l'association Motardiction du droit d'engagement majoré des frais bancaires générés par l'impayé. Il est par ailleurs automatiquement désengagé de l'épreuve mais reste redevable de la totalité de ses frais d'engagement. Un pilote ne peut prendre le départ d'une course sans avoir réglé, au préalable, ses impayés des courses précédentes.

Un pilote souhaitant déclarer forfait doit obligatoirement être fait par écrit, courriel ou courrier. **En cas de désistement dans les 45 jours avant la course la totalité de l'engagement sera retenue sauf si le pilote trouve une personne pour le remplacer, dans ce cas il sera entièrement remboursé 80€ seront retenu sur son inscription.** Après l'ouverture des vérifications administratives, les droits d'engagement ne sont ni remboursés, ni reportés.

Tarifs inscriptions 2025 (TTC)

-
-
-
-

ARTICLE 8 - EQUIPAGE ET PÉNALITÉS

Pour chaque course d'endurance, l'équipage doit être composé :

• De minimum deux pilotes et maximum une moto pour un équipage à la Française ;
Ou

• De minimum deux pilotes et de deux motos pour un équipage à l'Américaine.

Les noms de tous les pilotes et team managers doivent être obligatoirement mentionnés lors de l'engagement et confirmés lors des vérifications administratives. L'Organisateur doit être prévenu par mail au plus vite de tout changement de pilote ou team manager dans l'équipage.

Il ne peut y avoir plus de motos que de pilotes dans chaque équipage inscrit.

Les équipages inscrits à l'Américaine se verront attribuer un tour de pénalité par manche.(ce qui peut changer en fonction des circuits)

ARTICLE 9 - CLÔTURE DES ENGAGEMENTS

Les engagements sont considérés comme clos par le service administratif 30 jours avant la date de début de chaque manifestation. Toutes les inscriptions effectuées, passé ce délai et sous réserve de disponibilité au moment de la réservation, seront majorées de 60€ TTC

ARTICLE 10 - REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENTS

Le remboursement des droits d'engagement est effectué selon les modalités suivantes :

FRAIS D'ANNULATION A J+30 DE L'EPREUVE

Aucun remboursement sauf pour raison médicale* : remboursement de 50 % de l'inscription

* *Sous réserve de présentation d'un certificat médical au plus tard 8 jours avant l'ouverture du Contrôle Administratif de l'épreuve. Passé ce délai de 8 jours, la totalité de l'engagement est retenue.*

Pour être prise en compte, la demande d'annulation doit être faite obligatoirement par l'équipage par mail à l'Organisateur : juliewalking@gmail.com

ARTICLE 11 - ANNULATION D'UNE ÉPREUVE

Si une épreuve ne pouvait avoir lieu pour quelque cause que ce soit, les organisateurs ne sauraient en être tenus pour responsables et les concurrents de ce fait ne pourraient réclamer aucune indemnité.

Sauf en cas de force majeure, les concurrents seraient informés de sa suppression trois jours au moins avant la date de la course.

ARTICLE 12 - ASSURANCE

La 500cup endurance est couverte par l'assu souscrite par l'organisateur

ARTICLE 13 - ACCÈS PADDOCK ET LAISSEZ-PASSER

• ACCÈS PADDOCK :

L'horaire d'accès au paddock sera transmis par l'Organisateur et devra être impérativement respecté par les concurrents. Aucun accès anticipé ne sera fait avant cet horaire (sauf décision de l'Organisateur).

Lors de leur arrivée, avant toute entrée dans l'enceinte du circuit, tous les pilotes et accompagnants sont tenus de se rendre impérativement à l'Espace Accréditation (lieu défini en fonction de l'épreuve) afin de retirer leurs laissez-passer. (Remarque : si l'Espace Accréditation se situe en dehors de l'enceinte du circuit, les véhicules se présentant sans Pass ne pourront accéder au paddock).

Les laissez-passer comprennent :

- Le pass paddock, permettant l'accès des véhicules accrédités au circuit et uniquement au paddock qu'il désigne ;
- Les bracelets d'accès paddock, permettant aux accompagnants et membres d'un équipage d'accéder à pied aux différents paddocks.

Le pass paddock doit être obligatoirement collé sur le véhicule, et le bracelet d'accès paddock obligatoirement porté par le membre de l'équipage. Cette signalétique doit rester visible en permanence aux yeux de l'Organisateur et du service de sécurité du circuit.

Ces titres sont personnels et ne sont ni vendables, ni cessibles. Toute infraction ou fraude entraînera l'exclusion de son porteur/du véhicule.

Article 14-Réservation de box

Il faudra vous tourner vers le circuit ou motoclub organisateur de l'évènement

ARTICLE 15 - SÉCURITÉ DANS LE PADDOCK, STANDS ET MUR DE CHRONOMÉTRAGE

Toute infraction envers une règle citée dans cet article est passible d'une sanction pouvant aller de l'avertissement à l'exclusion totale de l'épreuve.

Ces endroits sont dangereux, les règles y sont donc des plus strictes pour assurer la sécurité de tous. Ces règles élémentaires, qui s'appliquent dès l'ouverture du paddock aux concurrents, doivent être impérativement respectées :

- RÈGLES DANS L'ENSEMBLE DES PADDOCKS :

- Tous les déplacements dans le paddock doivent se faire à très faible allure (moins de 30 km/h) ;
- Le port du casque est obligatoire pour les conducteurs de 2 roues;
- Tous les véhicules motorisés à 2 ou 4 roues doivent être homologués et assurés ;
- Les enfants âgés de moins de 12 ans doivent impérativement être accompagnés d'un adulte ;
- Les enfants de moins de 12 ans n'ont pas le droit d'utiliser une trottinette électrique ;
- Chacun doit garder son emplacement propre, en utilisant les sacs poubelles et récupérateur de fluide mis à disposition par le circuit. Chacun doit impérativement suivre les consignes des placeurs ;
- Les zones délimitées par rubalise et/ou barrières sont des zones réservées et doivent être obligatoirement respectées ;
- Tous les animaux domestiques doivent impérativement être tenus en laisse et attachés ;
- Les barbecues sont strictement interdits.

- RÈGLES À L'ARRIÈRE DES BOX (entre la porte d'un box et le premier véhicule de la travée) :

- Les voies d'accès pompiers doivent être libres et dégagées de tout véhicule, remorque et matériel;
- Les zones délimitées par rubalise et/ou barrières sont des zones réservées et doivent être obligatoirement respectées ;
- Le mobilier pouvant encombrer le passage est interdit ;

- RÈGLES DANS LES STANDS, PITLANE ET MUR DE CHRONOMÉTRAGE :

Rappel : Ces endroits sont accessibles uniquement pour les membres d'un équipage porteurs d'un brassard de couleur rouge ou orange, sous l'entière responsabilité du Team Manager, qui doit s'assurer que toutes les règles de sécurité soient respectées. Dans le cas où celle-ci ne le sont pas ou si un spectateur non autorisé traverse le stand et se rend sur la voie des stands, l'équipage sera considéré comme responsable et sa caution pourra être retenue.

- Chaque équipage doit posséder son extincteur dans son stand à portée de main. Celui-ci doit être d'une capacité minimum de 6kg pour les appareils à poudre de type A.B.C ou polyvalente et de 2kg minimum pour les extincteurs de type CO2 (Neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbures. Pas d'extincteur à eau. ;
- Interdiction formelle de fumer ou vapoter dans, derrière et devant les stands, sur la Pitlane et le mur de chronométrage ;
- Les mécaniciens effectuant toute intervention sur la machine doivent obligatoirement porter une tenue adaptée (chaussures fermées, pantalons longs et un haut à manches longues) ;
- Les techniciens et autres médias autour de la machine doivent également porter cette tenue adaptée ;
- Les chaussures ouvertes (tongs, sandales ou claquettes) sont interdites en Pitlane et sur le mur de chronométrage. Seules les chaussures fermées sont autorisées pour y circuler ;
- Interdiction d'avoir un animal, même attaché, à proximité des stands, de la Pitlane, du mur de chronométrage et dans le stand ;
- Interdiction de stocker de l'essence (seul un derrick ou système de remplissage de 30 litres maximum sera autorisé) ;
- Interdiction d'utiliser tout matériel produisant un arc électrique (perceuse, compresseur, meuleuse, poste à souder, etc.). NB : Tous ces matériels peuvent néanmoins être utilisés derrière les stands mais loin des stocks d'essence (à minimum 5 mètres) ;
- Interdiction de manipuler du carburant à moins de 3 mètres de couvertures chauffantes branchées. Ces dernières ne pourront en aucun cas, se trouver branchées à moins de 3 mètres du derrick et à moins de 50 cm du sol ;
- Interdiction de vidanger sur le sol (prévoir un bac plat de 8 litres et en cas de salissures, le stand devra être nettoyé le plus vite possible) ;
- Interdiction de remonter la voie des stands à contre sens sur la moto, moteur en marche durant les essais et la course ;
- Interdiction d'utiliser une plancha ou un barbecue dans le box ou à l'arrière du box ;
- Accès au mur de panneautage exclusivement réservé au Team Manager, aux chronométreurs, aux panneauteurs porteurs d'un brassard (accès autorisé uniquement pendant les 3 premiers tours et les 3 derniers tours de la course à toute personne faisant partie de l'équipage d'un concurrent) ;
- Accès interdit aux enfants de moins de 12 ans (même si muni d'un brassard et accompagné d'un adulte) ;
- Interdiction de monter ou de s'asseoir sur le mur de panneautage ;
- En cas d'utilisation d'une chaise de chronométrage, rien dans sa fixation ne doit dépasser de l'aplomb du mur de protection ;
- La cabine de chronométrage ne devra pas obstruer ou gêner l'accès à une meurtrière. Elle devra avoir une taille raisonnable et pourra être retirée par l'Organisateur en cas de non-conformité.

Le Team Manager est le seul responsable de son équipe et reste l'interlocuteur privilégié de l'Organisateur, de la Direction de Course et du Jury. Il doit impérativement faire respecter le règlement par son équipe.

Le non-respect de ces interdictions absolues contenues dans cet article fera l'objet au minimum d'un "Stop & Go" et pouvant aller jusqu'à l'exclusion du meeting.

ARTICLE 16 - VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

Les horaires des vérifications techniques et administratives sont mentionnés dans la note d'information envoyée par mail aux pilotes quelques jours avant l'épreuve.

• VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES :

Chaque pilote doit obligatoirement se présenter dans les créneaux horaires définis au bureau administratif (lieu précisé dans la note d'information de chaque épreuve) en vue d'effectuer ses opérations de vérifications administratives. Il doit être muni d'une licence F.F.M. autorisée en cours de validité et se verra remettre à la suite un bracelet, un sticker d'accès piste et un brassard de couleur. Le sticker doit être collé sur la bulle de la machine, tandis que le bracelet et le brassard doivent être portés par le pilote sur le bras gauche pendant toute la durée des essais libres, des qualifications ainsi que durant toute la course. **Le non-respect de ces dispositions entraînera la disqualification du pilote.**

Aucun renouvellement ou enregistrement de licence ne sera effectué sur place lors de l'épreuve.

• VÉRIFICATIONS TECHNIQUES :

À la suite du contrôle administratif, et uniquement après validation de celui-ci, chaque concurrent doit obligatoirement soumettre sa machine (une seule machine par pilote) ainsi que son équipement aux vérifications techniques, ceci dans le respect des horaires définis dans la note d'information de chaque épreuve.

En cas de présentation de la machine en dehors du planning horaire mentionné dans le Règlement Particulier de chaque épreuve, le Responsable Technique se réserve le droit de refuser au concurrent l'accès au contrôle technique.

Toutes les machines présentées doivent répondre au Règlement Technique de championnat de France **500cup vitesse**

Dans le cas où l'Organisation de la 500 CUP a un ou plusieurs partenaires, leurs logos doivent être obligatoirement apposés conformément au plan de stickage obligatoire. Outre le fait qu'il se voit refuser l'accès de la piste, tout pilote en infraction peut être sanctionné par le Jury. Un team présentant une machine au contrôle technique : **En non-conformité avec le Règlement Technique** ne peut ni concourir, ni prétendre au remboursement du droit d'engagement.

Seules les motos passées et approuvées par les vérifications techniques peuvent prendre part aux essais chronométrés.

ARTICLE 17 - BRIEFING

Un briefing est organisé pour chaque épreuve et la participation est obligatoire pour tous les pilotes. Toute absence à ce briefing entraînera une pénalité de stop & go de 30 secondes (voir Règles Générales de la C.N.V. Article 1.2 – Briefing). Les briefings débutent à l'heure précise. Tout pilote en retard ne sera pas admis en salle de briefing et devra purger une pénalité de Stop and Go de 30 secondes.

L'heure et le lieu du briefing sont indiqués dans les horaires du meeting, dans le Règlement Particulier de chaque épreuve, sur le planning de l'épreuve, sur le panneau d'affichage officiel, ainsi que sur les autres canaux de communication fournis par l'Organisateur. Seuls les pilotes et leur team manager sont autorisés à assister au briefing.

ARTICLE 18 - ACCÈS EN PISTE

Lors des vérifications administratives, chaque pilote reçoit un bracelet d'accès ainsi qu'un brassard de couleur, selon leur désignation. De plus, un autocollant de la même couleur doit être collé sur la bulle de la machine. Chaque pilote est tenu de porter ces signalétiques lors de tout accès en piste, à partir des essais libres, et ce pour chaque séance et course jusqu'à la fin de celle-ci.

Le pilote doit participer aux séances d'essais correspondant à la couleur attribuée sur la machine avec laquelle il est engagé. Il ne peut en aucun cas changer de couleur sans l'accord explicite du Jury et du Directeur de Course. Le non-respect de ces règles entraînera la disqualification de l'équipe, sauf décision contraire de la Direction de Course et du Jury.

Si la course se déroule partiellement de nuit, les pilotes doivent obligatoirement porter un brassard rétroréfléchissant en plastique avec une fermeture efficace, en complément du brassard de couleur. Ce dernier sera fourni par l'Organisateur.

Pour les courses d'endurance de nuit, la participation aux essais libres du vendredi soir est obligatoire pour chaque pilote de sa catégorie, pour un minimum de 3 tours (1 tour d'accélération, 1 tour chronométré, 1 tour de décélération).

ARTICLE 19 - MODIFICATION DES ÉQUIPAGES

L'ordre ou le nom des pilotes participant à l'épreuve peut être modifié lors des vérifications administratives. Après la fermeture du bureau administratif et pendant les séances d'essais qualificatifs, toute modification est interdite. En cas de force majeure, à la suite des essais chronométrés, après avis du Jury et dans un délai de 30 minutes après affichage des résultats, un équipage peut être modifié à condition que le pilote remplaçant ait participé aux essais qualificatifs, soit qualifié et corresponde à l'Article 7 – PILOTES ADMIS du présent règlement. Le remplacement ne change en rien la grille de départ entérinée par le Jury.

Un pilote ne peut pas être inscrit au même moment sur plus d'un team.

ARTICLE 20 - TRANSPONDEURS

Lors des vérifications administratives, chaque pilote reçoit un transpondeur (fournit par la société désignée par le Promoteur). Celui-ci doit être fixé en permanence sur la machine en piste, que ce soit pendant les essais ou la course. La responsabilité de la perte, du vol ou de la destruction, même involontaire, du transpondeur incombe uniquement au pilote.

Il doit être restitué au plus tard une demi-heure après la fin de la course. En cas de non-restitution, le chèque de caution sera encaissé.

Chaque machine engagée doit obligatoirement être équipée d'un support de transpondeur fixé de manière permanente, situé près du bras oscillant. Il ne doit pas être installé à une hauteur supérieure à 60 cm du sol (voir schéma ci-dessous). Il est à noter qu'il n'est pas possible d'enregistrer des temps si le transpondeur n'est pas monté correctement et au bon emplacement.

Un support de fixation (obligatoire) sera proposé aux pilotes n'en possédant pas (au tarif en vigueur de 10 € TTC).

INSÉRER SCHÉMA

ARTICLE 21 - CARBURANTS

Le carburant utilisé doit être de l'essence sans plomb, vendue dans les stations-services commerciales. Le bioéthanol est également autorisé.

Pendant les épreuves, sauf pour le derrick de remplissage, le carburant doit être obligatoirement stocké dans les véhicules des équipages, situés à l'arrière des stands (sauf modification spéciale du règlement due à l'infrastructure du circuit, qui sera précisée lors du Briefing par la Direction de Course).

ARTICLE 22 - ESSAIS QUALIFICATIFS

Seules les motos ayant réussi les vérifications techniques et utilisées lors des essais qualificatifs peuvent participer à la course (sauf accord particulier du Jury).

Chaque pilote doit obligatoirement participer à au moins l'une des deux séances qualificatives et effectuer un minimum de trois tours (un tour de lancement, un tour chronométré et un tour pour rentrer au stand). Chaque pilote ne peut participer aux essais qualificatifs que dans la série qui lui est réservée, en fonction de la couleur de son bracelet et du numéro de l'équipage.

ARTICLE 23 - LIMITE DE QUALIFICATIONS

Conformément au Règlement F.F.M. en vigueur et pour la sécurité de tous, chaque pilote doit réaliser un temps minimum de qualification pour pouvoir participer à la course. Pour atteindre cette limite de qualification, chaque pilote devra remplir l'une des deux conditions suivantes :

- Un pilote doit réaliser au minimum trois tours et avoir enregistré, lors d'une de ses séances, un temps inférieur ou égal à 120 % de la moyenne des trois premiers équipages de son groupe.
- Tout pilote dont le temps de qualification dépasse 120 % ne pourra pas participer à la course, sauf demande expresse du pilote et accord particulier du Jury et de la Direction de Course. Les droits d'engagement ne seront pas remboursés dans ce cas.

La grille de départ sera établie conformément aux Règles Générales de la C.N.V., sauf en cas de configuration particulière du circuit.

ARTICLE 24 - GRILLE DE DÉPART

Tout pilote qualifié peut prendre le départ, ce qui reste à la discrétion de l'équipage.

La grille de départ sera établie en tenant compte de la moyenne des meilleurs temps des pilotes.

ARTICLE 25 - PROCÉDURE DE DÉPART

La grille de départ adopte une configuration « Le Mans » (en épi), à moins qu'il n'y ait une configuration spécifique du circuit. La procédure de départ en endurance ne doit pas dépasser 40 minutes. L'Organisateur se réserve le droit de réduire cette durée.

Le ravitaillement est interdit durant la procédure de mise en grille.

Procédure de sortie de stand et de mise en grille :

- *H-20' :**
- Panneau « 5' »
- Klaxon → Feu vert à la sortie des stands → Tour de formation & drapeau rouge sur la grille de départ
- *H-19' :**
- Panneau « 4' »
- Présentation du panneau « 4' » + Klaxon
- *H-18' :**
- Panneau « 3' »
- Présentation du panneau « 3' » + Klaxon
- *H-17' :**
- Panneau « 2' »
- Présentation du panneau « 2' » + Klaxon
- *H-16' :**
- Panneau « 1' »
- Présentation du panneau « 1' » + Klaxon
- *H-15' :**
- Fermeture de la sortie des stands → Klaxon
- Feu rouge à la sortie des stands

Les équipages qui n'auront pas quitté la voie des stands avant sa fermeture prendront le départ du tour de chauffe depuis la sortie des stands sous la direction des commissaires. Le feu de sortie des stands sera mis au vert après le passage du dernier pilote et avant le V.I.R., pendant 30 secondes, permettant aux pilotes de rejoindre le tour de chauffe. Un Stop & Go de 30 secondes sera appliqué aux pilotes concernés pour non-participation au tour de formation.

Les pilotes rencontrant un problème technique durant le tour de formation peuvent retourner au couloir des stands pour résoudre le problème. Dans ce cas, les coureurs ainsi que ceux qui n'auront pas rejoint la grille de départ avant la fermeture de la sortie des stands pourront prendre le départ du tour de chauffe lorsque le feu de sortie des stands sera au vert (après le passage du peloton et avant le V.I.R.).

Une fois le tour de formation effectué, les pilotes retournent sur la grille de départ et s'alignent en épi. Chaque pilote attend sur sa moto le départ au drapeau vert.

Lorsque les pilotes atteignent la grille après le ou les tours de reconnaissance, ils doivent s'arrêter à l'arrière de la grille où un drapeau rouge immobile sera présenté et couper le moteur. La moto sera ensuite poussée à la vitesse d'un marcheur par un membre de l'équipe jusqu'à la position sur la grille. Le pilote peut descendre de la moto ou rester dessus jusqu'à sa position sur la grille.

Procédure Avant le Départ du Tour de Chauffe

Si Piste Déclarée « DRY » ou des 2 Tours de Chauffe si Piste Déclarée « WET »

- **Panneau 5'**

Présentation du panneau « 5' » (avant le départ du tour de chauffe) + Klaxon.

- **Panneau 3'**

Présentation du panneau « 3' » + Klaxon → Évacuation de la piste.

- Les générateurs (2400 watts maximum) doivent être débranchés et retirés de la grille.
- Les couvertures chauffantes doivent également être débranchées et retirées de la grille.

En cas de problème, le pilote devra pousser sa machine dans la voie des stands pour intervenir sur celle-ci. Ce coureur pourra prendre le départ du tour de chauffe depuis la Pitlane.

- **Panneau 1'**

Présentation du panneau « 1' » + Klaxon.

- **Panneau 30"**

Présentation du panneau « 30" » + Klaxon.

À l'Agitation du Drapeau Vert :

Départ du (ou des) tour(s) de chauffe.

Pour des raisons de sécurité, si la machine d'un coureur ne peut démarrer, celui-ci peut recevoir de l'aide pour la mettre en sécurité.

Après un délai raisonnable, tout pilote incapable de démarrer doit regagner les stands et prendre le départ depuis la sortie des stands, derrière le peloton et devant le V.I.R.

Dès que le dernier pilote a passé la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands sera mis au vert, et tout pilote attendant dans la voie des stands pourra rejoindre le tour de chauffe. 30 secondes plus tard, le feu sera remis au rouge.

Tout pilote rencontrant un problème durant le tour de chauffe peut retourner dans la voie des stands pour effectuer des réparations et prendre le départ en bout de Pitlane.

À l'issue du tour de chauffe (ou des tours de chauffe), le drapeau rouge sera présenté aux participants qui devront se remettre en grille.

Procédure Après le(s) Tour(s) de Chauffe :

- **H-3' :**

Panneau 3'

Présentation du panneau « 3' » + Klaxon → Feu vert en sortie des stands → pour le Tour de formation & drapeau rouge sur la grille de départ.

- **H-1' :**

Panneau 1'

Présentation du panneau « 1' » + Klaxon.

- **H-30" :**

Panneau 30"

Présentation du panneau « 30" » + Klaxon.

- **H-00 :**

À l'agitation du drapeau national :

Départ de la course d'endurance & ouverture de la voie des stands.

ARTICLE 26 - PROCÉDURE « STOP & GO »

Au cours de la course, un pilote peut être soumis à une procédure de Stop & Go de 30 secondes. La zone de pénalité sera précisée lors du briefing avant chaque course. Le pilote doit respecter la vitesse limitée dans la voie des stands et ne peut pas s'arrêter à son stand pendant une procédure de Stop & Go.

Le team manager sera informé de cette sanction. Après avoir signé pour le Stop & Go, la Direction de Course affichera un panneau jaune avec le numéro de la machine. Le pilote a alors 5 tours pour s'arrêter. S'il ne le fait pas, un drapeau noir lui sera présenté et il ne pourra pas reprendre la course.

Lorsqu'un pilote reçoit une pénalité Stop & Go, l'équipe peut avoir un mécanicien présent dans la zone de pénalité pour lui fournir de l'eau ou discuter avec lui. Ce mécanicien ne doit en aucun cas toucher la moto et ne doit pas interférer avec la procédure Stop & Go, qui est sous le contrôle de la Direction de Course.

Pour que la pénalité soit validée, le pilote ne peut pas s'arrêter à son box ni avant ni après avoir effectué son Stop & Go. S'il doit s'arrêter à son box, il doit le faire lors du tour précédent ou suivant sa pénalité. Si un coureur pénalisé n'a pas pu réaliser la procédure de Stop & Go avant la fin de la course, une pénalité d'une minute sera ajoutée à son temps de course.

Si plusieurs coureurs sont pénalisés, le signal sera donné aux coureurs pour s'arrêter dans les tours suivants. L'ordre d'arrêt sera déterminé par les temps de qualifications, le coureur le plus rapide s'arrêtant en premier.

ARTICLE 27 - ARRÊTS AUX STANDS

Il est strictement interdit aux pilotes d'arriver dans leurs stands « en roue libre », moteur éteint.

Tout concurrent souhaitant s'arrêter à son stand doit emprunter la piste de décélération dès son origine.

Dans la zone des stands, seuls deux mécaniciens peuvent aider le pilote à pousser sa moto si nécessaire.

Si, lors d'un arrêt, le pilote dépasse la hauteur de son stand jusqu'à la fin de la piste d'accélération, il peut revenir à contresens, moteur éteint. Lorsqu'un concurrent utilise la piste de décélération pour rejoindre ou quitter son stand, il doit circuler à allure réduite (vitesse indiquée dans le règlement particulier). Les excès de vitesse dans les stands entraîneront une amende de 75 € en essais et un Stop & Go de 30 secondes en course.

Le changement de pilote et les interventions mécaniques suivantes doivent obligatoirement se faire devant son stand :

- Changements de roues,
- Changements des plaquettes de frein et étriers,
- Complément d'huile et d'eau,
- Graissage et tension de chaîne,
- Réglage rapide de l'amortisseur arrière et de la fourche,
- Ravitaillement en essence (dernière opération à effectuer).

Ces interventions mécaniques sont autorisées si elles sont réalisées avant le ravitaillement en carburant. Après le ravitaillement, toute intervention mécanique sur la machine doit se faire à l'intérieur du stand attribué à l'équipe. De plus, si un problème survient sur la machine après le ravitaillement, la moto doit obligatoirement être rentrée dans le box.

Le nettoyage de la bulle est permis après le ravitaillement en essence.

L'utilisation de couvertures chauffantes devant les stands, qu'elles soient branchées ou non, est interdite.

ARTICLE 28 - RAVITAILLEMENT

Le ravitaillement en carburant se fait exclusivement par derrick (Acerbis, Tuff Yug, Bihr, DRP, Proworks)

- https://www.speedway.fr/207218-bidon-dessence-bihr-home-track-homologue-tuv-rouge-10l.html?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=pmax_flukes&gad_source=1&gad_campaignid=17338659829&gclid=CjwKCAjwlOrFBhBaEiwAw4bYDUXijVfiJWKgi2CU5wSmIXLcQhREb99ZYLkxXPrUc9cFYT_TS1mRoCoSwQAvD_BwE
- <https://www.motoblouz.com/vente-jerrican-bihr-home-track-homologue-tuev-blanc-10l-246126.html>
- https://www.xlmoto.fr/product/jerrican-proworks-twenty-rapid-fuel-20l-blanc_pid-TW-RAPID-W
- https://www.gentlemen-riders.com/bidon-essence-moto/5946-bidon-d-essence-tuff-jug-20l.html?gad_source=1&gad_campaignid=20719540243&gclid=CjwKCAjwlOrFBhBaEiwAw4bYDaHGZiri2jTK20r4CoqKvXmudpM2B4xxCfqMwp5VzxVgY0dZ-PN0OhoCOMcQAvD_BwE
- <https://www.gentlemen-riders.com/bidon-essence-moto/20251-bidon-d-essence-drp-10l.html#link-title>
- https://www.motoblouz.com/vente-jerrican-acerbis-remplissage-rapide-10l-147157.html?et_campaign=22097723175&et_device=c&et_keyword=&et_matchtype=&gad_source=1&gclid=CjwKCAjwlOrFBhBaEiwAw4bYDT4sBNN9phBSk2QZxWYeeuJelCvoR-d4gNzCDZ1TvD2ZuuJokZRe8hoCkhMQAvD_BwE

•

L'usage de récipients à fermeture non automatique et entonnoirs est INTERDIT.

L'utilisation d'un entonnoir est également interdite pour le remplissage du derrick.

Le ravitaillement en carburant est interdit dans le stand.

La capacité des derricks ne doit pas excéder 30 litres. Le derrick doit être couvert et le trou d'évent dirigé vers le bas, seule la gravité étant autorisée pour le remplissage du réservoir.

Pour remplir les derricks, seules les pompes manuelles sont autorisées, à l'exclusion de toutes pompes électriques ou systèmes pneumatiques.

Toute installation de derrick qui ne répondrait pas aux règles de sécurité doit être démontée.

Les opérations de ravitaillement doivent intervenir après toutes opérations de maintenance, le pilote ne pouvant rester sur la machine durant les opérations de ravitaillement en essence.

Lors des ravitaillements au stand, le moteur doit être obligatoirement coupé et la machine béquillée. 2 intervenants peuvent effectuer le ravitaillement.

Tout le personnel concerné par le ravitaillement y compris la personne responsable des extincteurs, doit porter une combinaison de protection contre le feu, doit se protéger les mains et les pieds avec des gants et des chaussures fermées, se protéger les yeux et la tête avec une cagoule ignifugée, un masque ou un casque avec visière fermée.

Ces

consignes sont applicables durant les essais et la course.

Pendant le ravitaillement, aucune intervention ne peut avoir lieu sur la moto. Seules 2 personnes sont autorisées à être autour de la machine pendant le ravitaillement : le ravitailleur & le pompier. Au-delà de ce nombre de personnes, une sanction est appliquée.

Le personnel affecté au ravitaillement en carburant et à la sécurité incendie doit posséder son extincteur de 6 kg minimum de type poudre ABC ou 2 kg de type CO₂ (neige ou mousse carbonique) efficace sur les feux d'hydrocarbure.

Pas d'extincteur à eau. Cet extincteur se cumule avec celui éventuellement prédisposé dans le box par le circuit.

En cas de changement de réservoir, celui-ci doit être monté vide de tout carburant et le remplissage doit se faire à l'extérieur et devant le stand.

Pour le règlement technique: se référer au règlement vitesse les motos doivent être les mêmes. Les règles sont les mêmes pour les qualifications également. Le règlement vitesse sera communiqué avec le règlement endurance aux organisateurs

Pour la 500cup endurance 2 catégories seront proposées:

- confirmé
- amateur

Pour faire parti de la catégorie amateur il faudra que tous les pilotes du team ai moins de 3 ans de compétition et soit à plus de 1.5 secondes du meilleur chrono en qualification et à plus de 1 seconde pour les circuits mesurant moins de 2.8km.

**RITAINÉ Julie, présidente ARKEN TEAM
500cup France**



